



ABS Hamburg/Bremen – Hannover

Fahrwegkapazitätsbetrachtung optimierte Dreigleisigkeit
(Korridor Hannover – Uelzen – Lüneburg – Hamburg)

Vieregg Konzeption 2

DB Netz AG | Fahrwegkapazität und EBWU | I.NBF 241 | Berlin | 02.02.2021

In der Vieregg Konzeption 2 verbleibt der Abschnitt Uelzen – Lüneburg als maßgebender Engpass

Kurzfazit

Zusammenfassung der Ergebnisse – Vieregg Konzeption 2 Horizont SPNV 2030

- Bei **optimaler Betriebsqualität (Planungsziel)** können in der **Vieregg Konzeption 2** über den Gesamttag **240 Güterzüge im Horizont 2030 nördlich von Uelzen** fahren.
- Die **zwei Gleise zwischen Uelzen und Lüneburg** sind der **maßgebende Engpass** und limitieren damit die Anzahl der fahrbaren Güterzüge im Gesamtkorridor.
- In den **Knoten Lüneburg und Uelzen** sind erhebliche bauliche Eingriffe zu erwarten, deren betriebliche Folgen (insbesondere örtlicher Güterverkehr) **bisher nicht bewertet** sind.
- Die **nördlich von Lüneburg geschaffenen Kapazitäten** können aufgrund des verbleibenden zweigleisigen Engpasses zwischen Uelzen und Lüneburg **nicht vollständig genutzt** werden.
- Die **Konzeptionen gemäß Vieregg** sind bezüglich Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst **nicht kompatibel zum Deutschland-Takt (3. Entwurf)**.



Copyright: Deutsche Bahn AG / Georg Wagner



Copyright: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Für den Korridor Hamburg – Hannover wird die Fahrwegkapazität der optimierten Dreigleisigkeit untersucht

Grundlagen

Korridorübersicht Hamburg – Hannover der untersuchten Variante „Vieregg Konzeption 2“

Hamburg – Stelle

- Nicht untersucht

A

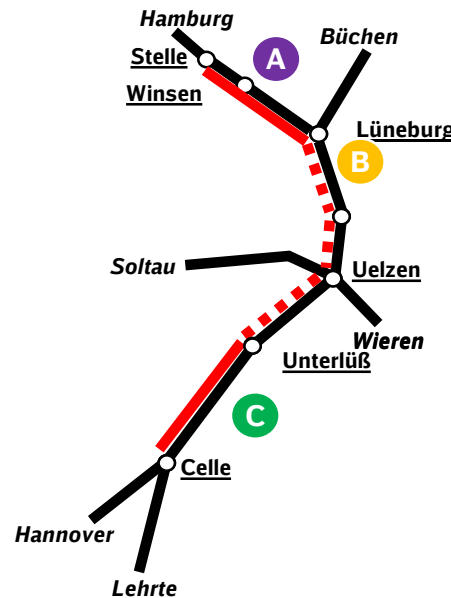
Stelle – Lüneburg:

- Viergleisiger Ausbau
- $V_{max} = 230 \text{ km/h}$
- Ausbau Stelle zur verbesserten Ausfädelung

B

Lüneburg – Uelzen:

- Heute zweigleisig
- Partielle Verbesserungen durch Überholungsgleise
- $V_{max} = 230 \text{ km/h}$



Nebenbahnen nicht vollständig dargestellt

- Ausrüstung der Ausbauabschnitte mit ETCS L2 mit verdichteter Blockteilung unterstellt.
- Verwendung von Standardwerten bei der Einbruchsverspätung (Ril 405).
- Abbildung der Zugarten über typische Modellzüge für SGV / SPV.

C

Uelzen – Celle:

- Heute zweigleisig
- Abschnittsweise drei- und viergleisiger Ausbau
- $V_{max} = 230 \text{ bis } 250 \text{ km/h}$

Knoten:

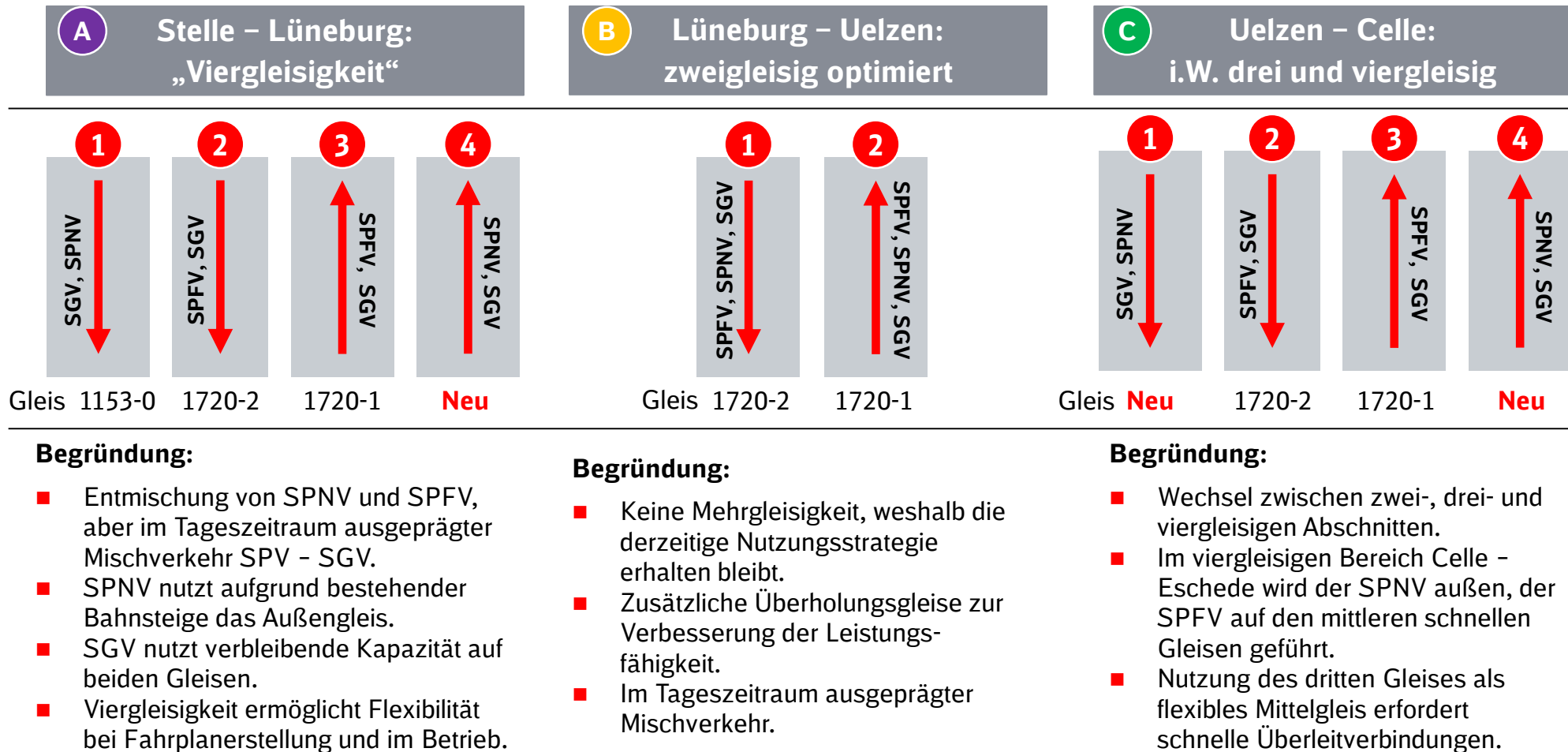
- Anpassungen in den Knoten Lüneburg, Uelzen und Celle zur Geschwindigkeitserhöhung

Celle – Hannover

- Hier nicht Gegenstand der Untersuchung
- Geschwindigkeitserhöhung auf bis zu 230 km/h

Mit einer geeigneten Nutzungsstrategie soll der Korridor mit 2- bis 4-gleisigen Abschnitten effizient genutzt werden

Übersicht über die gewählten Nutzungsstrategien auf den Streckenabschnitten Stelle bis Celle



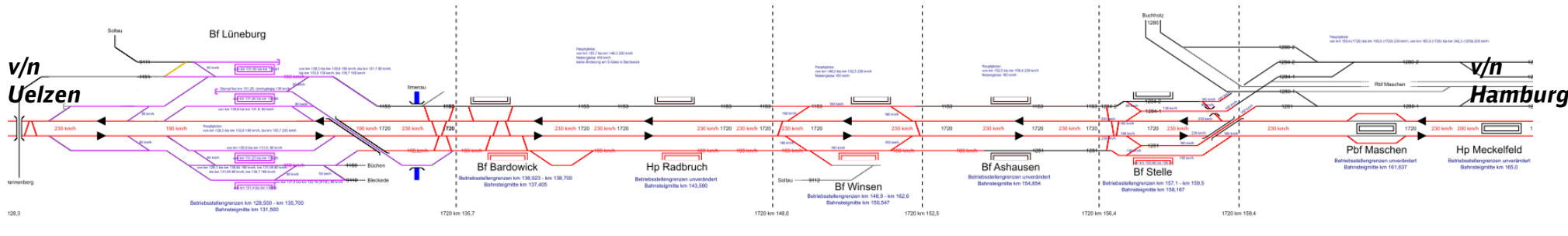
In der Untersuchung wurde der Spurplan gemäß Vieregg Konzeption 2 mit 2- bis 4-gleisigen Abschnitten unterstellt

Grundlagen

Schematische Spurpläne der untersuchten Infrastruktur Stelle – Uelzen

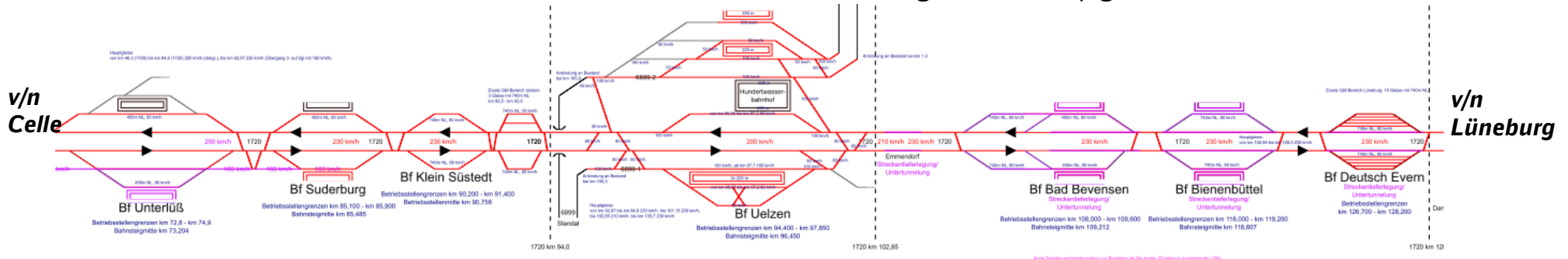
A Abschnitt Stelle – Lüneburg

- Viergleisiger Ausbau zwischen Lüneburg und Stelle.
- Überwerfungen in Lüneburg und Stelle zur Ausfädelung.



B Abschnitt Lüneburg – Uelzen

- Abschnitt verbleibt zweigleisig.
- Verbesserte Überholungsmöglichkeiten an der Strecke.
- SPNV-Halte außerhalb der durchgehenden Hauptgleise.



Hinweis: Nebengleise in Spurplanskizzen nicht vollständig dargestellt.

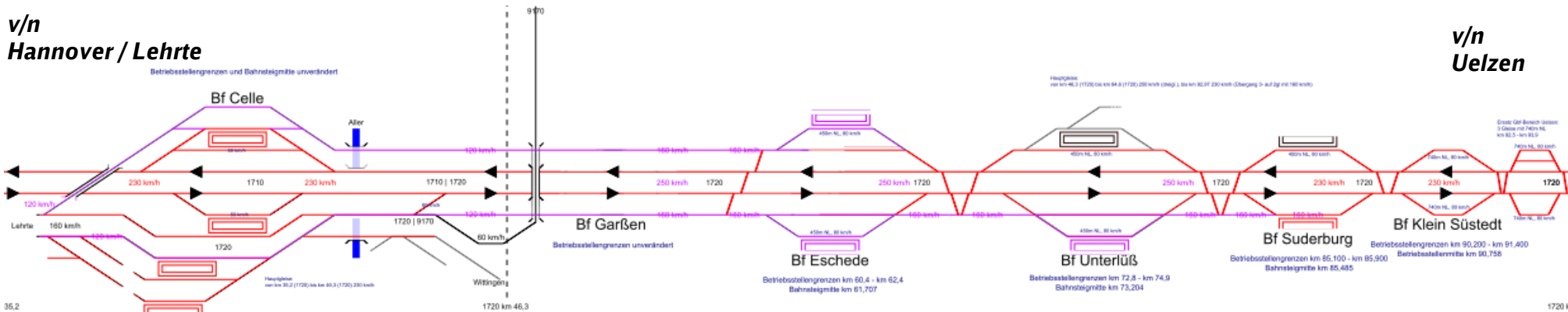
Hinweis: Die Pfeile stellen planmäßige Nutzungsrichtung dar. Alle Gleise sind für signalmäßige Fahrten in beiden Richtungen (Gleiswechselbetrieb) auszustatten.

In der Untersuchung wurde der Spurplan gemäß Vieregg Konzeption 2 mit 2- bis 4-gleisigen Abschnitten unterstellt

Schematische Spurpläne der untersuchten Infrastruktur Uelzen - Celle

C Abschnitt Uelzen – Celle

- Abschnitt ist heute zweigleisig und wird zwischen Suderburg und Eschede dreigleisig sowie zwischen Eschede und Celle viergleisig ausgebaut.
- Zusätzliche Überholungsgleise und Ausbau auf 230 km/h bis 250 km/h unterstellt.
- Kompensation des Wegfalls von Gleisanlagen in Uelzen nördlich Klein Süstedt.



Hinweis: Nebengleise in Spurplanskizzen nicht vollständig dargestellt.

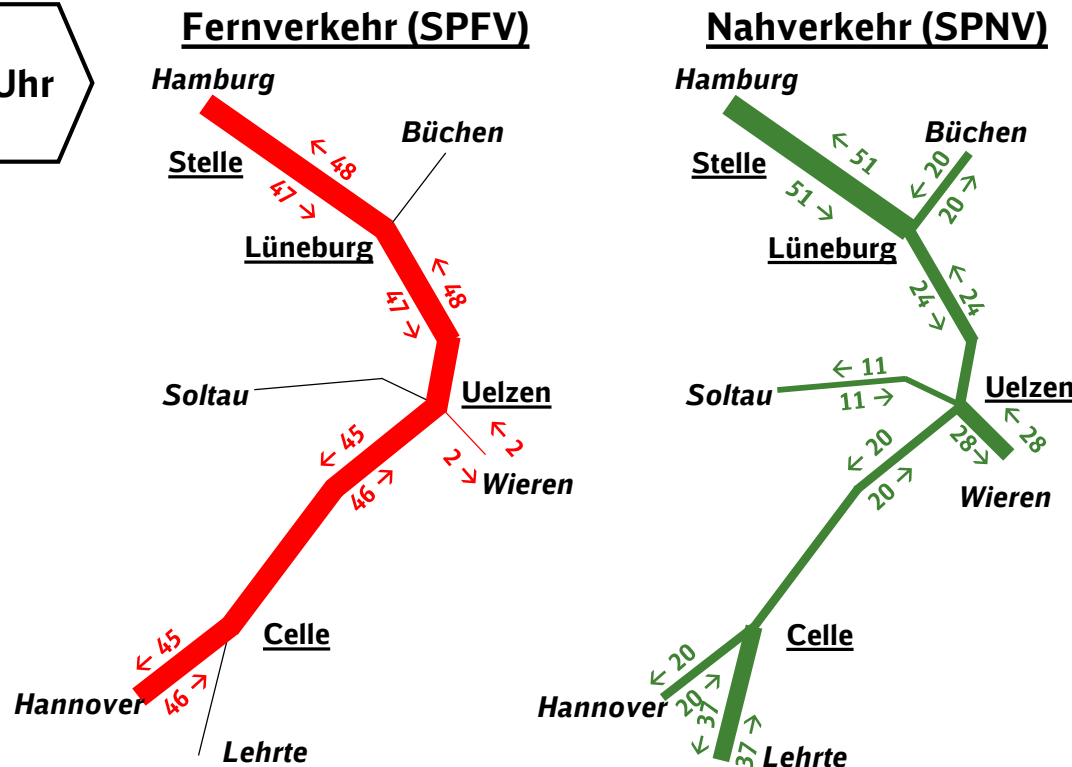
Hinweis: Die Pfeile stellen planmäßige Nutzungsrichtung dar. Alle Gleise sind für signalmäßige Fahrten in beiden Richtungen (Gleiswechselbetrieb) auszustatten.

Für die Bemessung werden die Zugzahlen des Personenverkehrs als gesetzt unterstellt

SPNV 2030

Unterstellte Zugzahlen im Personenverkehr (2030)

0 – 24 Uhr



- Grundlage der Untersuchung sind für den SPV die Anforderungen der **Prognose 2030**.
- Angebotskonzept SPNV gemäß Abstimmung mit Land Niedersachsen für Horizont bis 2033.
- Prognosezugzahlen des Bundes stellen durchschnittlichen Verkehrstag dar.
- **Untersetzung** der Prognose 2030 im SPV mit **Fahrlagen und Angebotskonzepten** des Fahrplans **2019** an einem Donnerstag.
 - SPNV mit Leerfahrten gem. Hansenetz.
 - SPFV zuzüglich der zwei Zugpaare IRE Berlin - Hamburg.
- Die Zugzahlen beinhalten kein Wachstum im SPV gegenüber dem heutigen Angebot.

Zwischen Lüneburg und Uelzen sind am Tag in Summe 105 Güterzugtrassen bei optimaler Betriebsqualität möglich

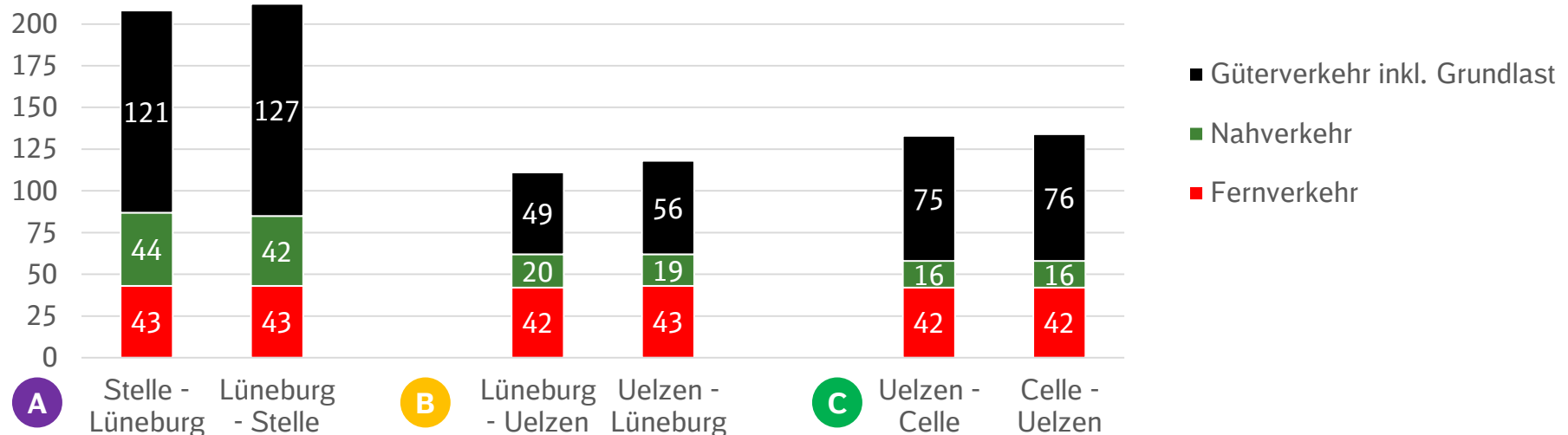
SPNV 2030

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten im Tageszeitraum (SPNV 2030) Konzeption 2

**Tages-
zeitraum**
6 – 22 Uhr

- Viergleisiger Ausbau nördlich Lüneburg erhöht die Kapazität in diesem Abschnitt deutlich.
- Maßgebender Abschnitt ist die Zweigleisigkeit zwischen Lüneburg und Uelzen.
- Zusätzliche Überholungsgleise im zweigleisigen Abschnitt erhöhen die Kapazität leicht.

Fahrbare Zugzahl bei Nennleistung



- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten Celle, Uelzen und Lüneburg** voraus.

Im Nachtzeitraum sind die Kapazitäten für den SGV auf den Abschnitten südlich von Lüneburg ähnlich hoch

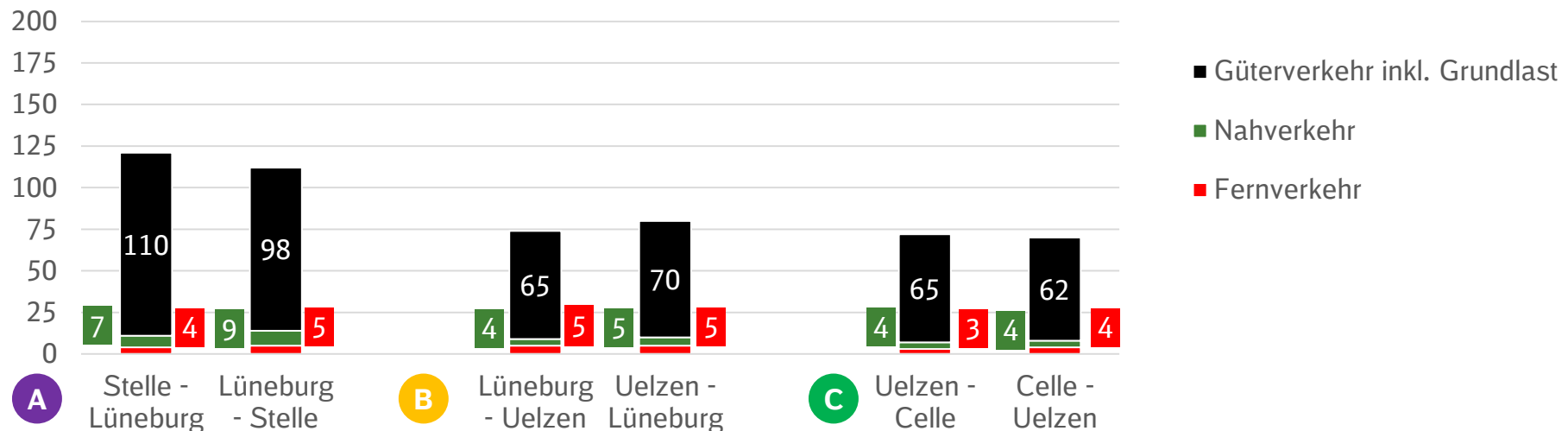
SPNV 2030

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten im Nachtzeitraum (SPNV 2030) Konzeption 2

**Nacht-
zeitraum
22 – 6 Uhr**

- 135 Güterzüge sind im Nachtzeitraum in der Konzeption 2 bei optimaler Qualität fahrbar.
- Die zweigleisigen Abschnitte zwischen Lüneburg und Uelzen sowie südlich von Uelzen bestimmen die Leistungsfähigkeit.

Fahrbare Zugzahl bei Nennleistung



- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten Celle, Uelzen und Lüneburg** voraus.

Über den Gesamttag sind in der Vieregg Konzeption 2 240 Güterzüge zwischen Lüneburg und Uelzen fahrbar

SPNV 2030

Fahrbare Zugzahlen auf den Streckenabschnitten am gesamten Tag (SPNV 2030) Konzeption 2

0 – 24 Uhr

- Der Abschnitt Lüneburg – Uelzen wird nach dem viergleisigen Ausbau nördlich von Lüneburg zum maßgebenden Abschnitt.
- Die geschaffenen Kapazitäten nördlich Lüneburg können nicht ausgeschöpft werden.

A

Stelle – Lüneburg

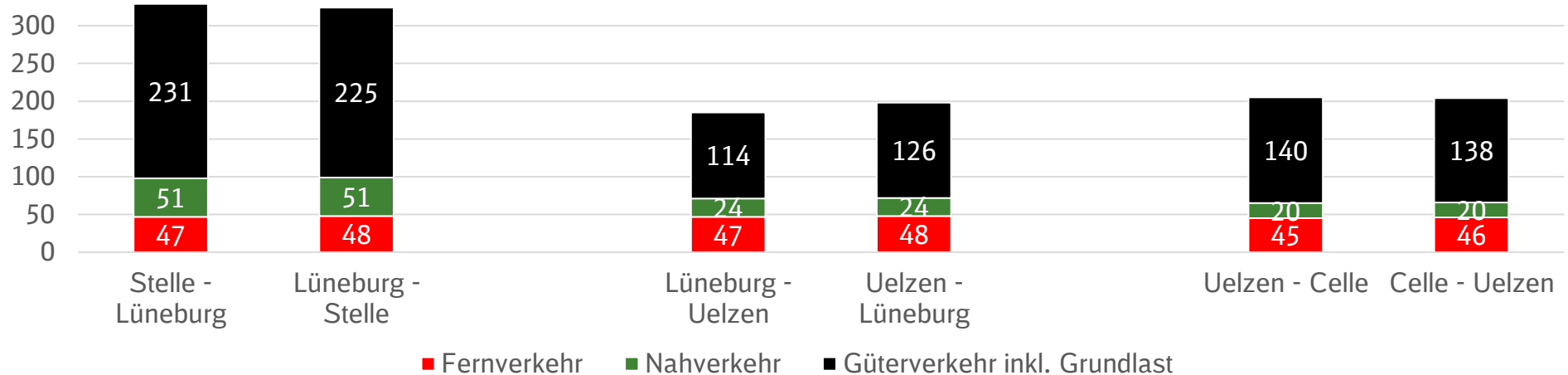
B

Lüneburg – Uelzen

C

Uelzen – Celle

Fahrbare Zugzahl bei Nennleistung



- Die Zugzahlen setzen einen **leistungsfähigen Ausbau der Knoten Celle, Uelzen und Lüneburg** voraus.

In der Vieregg Konzeption 2 verbleibt der Abschnitt Uelzen – Lüneburg als maßgebender Engpass

Fazit

Zusammenfassung der Ergebnisse – Vieregg Konzeption 2 Horizont SPNV 2030

- Bei **optimaler Betriebsqualität** (Planungsziel) können über den **Gesamtag 240 Güterzüge** im Horizont 2030 gefahren werden.
- **Zwischen Stelle und Lüneburg** kann die **Leistungsfähigkeit** im Vergleich zu den dreigleisigen Varianten 1 und 3 durch einen viergleisigen Ausbau **deutlich gesteigert** werden.
- Der **verbleibende zweigleisige Abschnitt nördlich von Uelzen** stellt weiterhin einen **Engpass für die Betriebsführung sowie für die Fahrplanerstellung** dar.
- Die ausgewiesenen Güterzugzahlen unterstellen **keine Angebots-Verbesserung im Personenfernverkehr** gegenüber 2019.
- Während **der baulichen Umsetzung** sind vor allem durch den Umbau der Knoten Lüneburg und Uelzen **umfangreiche mehrjährige Einschränkungen im Verkehrsangebot** zu erwarten.
- Die **Konzeptionen gemäß Vieregg** sind bezüglich Fahrzeiten, Taktstruktur und Mengengerüst **nicht kompatibel zum Deutschland-Takt (3. Entwurf)**.



Copyright: Deutsche Bahn AG / Georg Wagner



Copyright: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

